

Vem ska åka med de snabba tågen?

Den senaste tiden har man kunnat läsa om Sverigeförhandlingen och planerna på höghastighetsjärnvägar.

Även om tåg ur många aspekter är tilltalande är det ur ett miljöperspektiv tvivelaktigt med snabbtåg. Jämfört med dagens tåg drar de ungefär dubbelt så mycket energi och har ett fyrdubbelt effektbehov, för att inte nämna klimatpåverkan från bygget. Det går åt mycket betong...

Att bygga nya banor för höghastighetståg är ett gigantiskt uppdrag. Dagens spår klarar X2000 som kör i 200 km/h, medan de nya banorna ska dimensioneras för 320 km/h. Allt för att locka flygresenärer.

Kraven på banan är stora: inga skarpa kurvor, inga vägövergångar och en grundläggning som minimerar alla vibrationer. Det är med andra ord inte konstigt att också kostnaden blir gigantisk. Kostnadsuppskattningarna är osäkra, men siffror på 300 miljarder kronor har nämnts.

Ofattbart stora belopp, som jag med lite huvudräkning vill göra gripbara. Om halva kostnaden, 150 miljarder, läggs på sträckan Göteborg–Stockholm och jag antar en ränta på 3 procent blir kapitalkostnaden 4,5 miljarder per år.

Hur många som kommer att åka med tågen är omöjlig att veta. Flyget lär inte läggas ned och många kommer att fortsätta åka med de traditionella, billigare tågen. I ett reportage häromveckan i den här tidningen läste jag att det år 2014 var drygt 1,3 miljoner flygresor mellan Göteborg och Stockholm. För att få en jämn siffra antar jag 1,5 miljoner snabbtågsresor, vilket skulle ge 3 000 kr per resenär bara för att täcka investeringen. Till det lägger jag minst 1 000 kr för drift och underhåll av banan, kostnader för att köra tågen och en skälig vinst för operatören.

Min överslagsräkning är grov, men indikerar att om de som reser med tågen ska stå för kostnaden är ett biljettpris på 4 000–5 000 kr inte orimligt. Dilemmat i sammanhanget är att om det ska vara någon god idé att köra tåg får de inte gå halvfulla. Något som både SJ och SAS idag hanterar genom att sänka priset...

Det är denna svåra ekvation som Sverigeförhandlarna försöker lösa och där en pusselbit är att kommunerna längs banan förväntas ställa upp med kapital. Men om resan mellan Göteborg och Stockholm ska gå på två timmar kan tågen knappast göra så många uppehåll. Hur ett kommunalråd ska kunna försvara att man satsar medel på att få se snabbtåget svisca förbi är för mig en gåta.

Tåg har minst tre fördelar: stål mot stål har lågt rullmotstånd, de är elektrifierade och de tar många resenärer. Slösa inte bort detta guldläge på att köra så förtvivlat snabbt. Satsa på järnvägar – de befintliga och eventuellt några nya – med beprövad teknik och 200 knyck.

Stellan Tengroth